



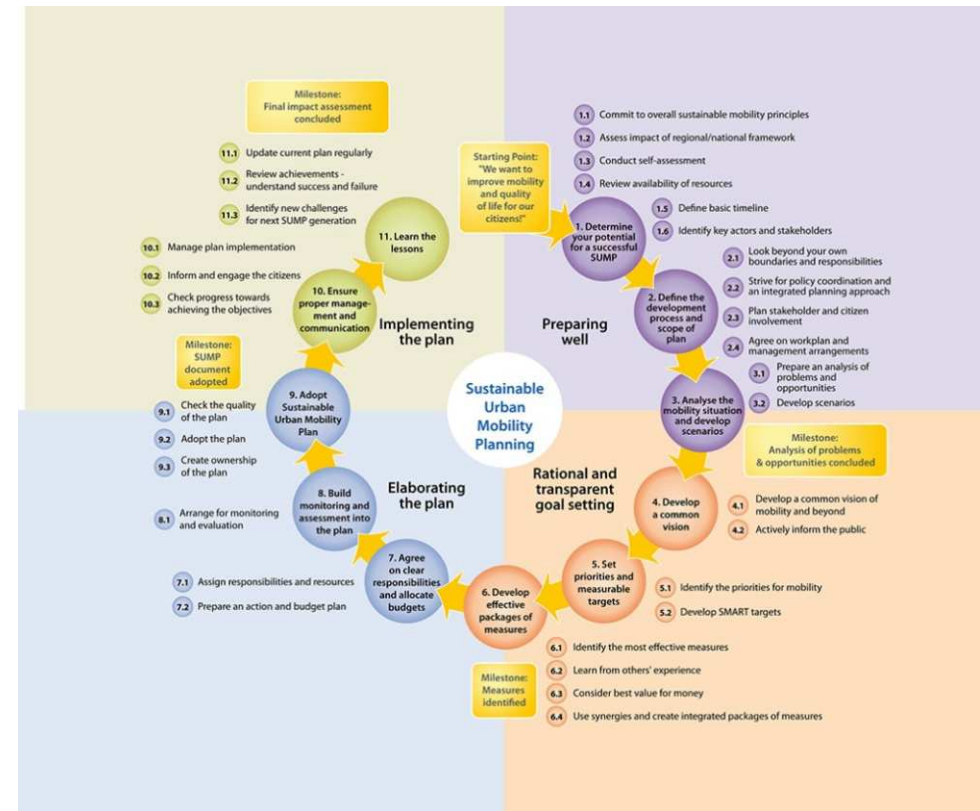
# 16<sup>a</sup> CONFERENZA NAZIONALE SUL MOBILITY MANAGEMENT E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

*Prato - Camera di Commercio*  
27-28 Ottobre 2016

**Secondo workshop di ENDURANCE Italia**  
**Osservatorio PUMS**  
**Il PUMS di Torino**



- Le linee di indirizzo, stesura, condivisione e approvazione
- Il Piano, stesura, condivisione e adozione
- La VAS
- Il Piano, motivazioni e obiettivi
- Il Piano, contenuti ed indicatori
- Piani attuativi: il Biciplan



- Individuazione della strategia e degli obiettivi del PUMS
- Predisposizione della Banca Dati
- Condivisione con le Circoscrizioni e i portatori d'interesse
- Raccolta dei contributi e dei pareri, controdeduzioni
- Approvazione in consiglio comunale

**1.** GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ AL TERRITORIO

**2.** GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE

**3a.** MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

**3b.** MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

**4.** FAVORIRE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO

**5.** GARANTIRE EFFICIENZA E SICUREZZA AL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

**6.** GOVERNARE LA MOBILITÀ ATTRAVERSO TECNOLOGIE INNOVATIVE

**7.** DEFINIRE IL SISTEMA DI GOVERNO DEL PIANO

**in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale: “libro bianco” e “libro verde” dell'U.E.) si sono definiti**

### **obiettivi, azioni e misure operative**

**coinvolgendo settori dell'Amministrazione ed enti esterni, rappresentanze dei portatori d'interesse, delle associazioni e delle circoscrizioni**

**Il PUMS è stato concepito come Piano flessibile, con possibilità di essere integrato con azioni e misure, purché rispondenti ai principi base che lo sostengono.**

- **pubblicazione del Piano all'albo pretorio per l'evidenza pubblica**
- **recepimento dei pareri e controdeduzioni**
- **stesura definitiva del piano**
- **approvazione in Giunta Comunale e successiva adozione in Consiglio Comunale**
- **presentazione alla cittadinanza in un museo cittadino con allestimento mostra**
- **predisposizione materiale informativo da divulgare**
- **allestimento sito web (Geoportale)**

## **Procedura di Vas**

- **richiesta di esclusione dalla procedura di VAS (Novembre 2014)**
- **presentazione del Piano e del Rapporto Ambientale Preliminare per la fase di Verifica alla commissione (gennaio 2015)**
- **discussione e osservazioni (febbraio 2015)**

**La procedura non si è conclusa ma durante la discussione è stato espresso parere negativo all'esclusione**

## Scaduta la validità dei piani del traffico

**1995**  
**1° PUT**  
**Piano**  
**Urbano del**  
**Traffico**

**2000**  
**Piano Generale**  
**del Traffico**  
**dell'Area**  
**Metropolitana**  
**Torinese"**  
**(PGTU)**

**2002**  
**2° Piano Urbano del**  
**Traffico (PUT)**  
**Programma Urbano**  
**dei Parcheggi (PUP)**

**2004 Piano**  
**degli**  
**itinerari**  
**ciclabili**

**2004**  
**PETAC**  
**Piano Esecutivo**  
**del Traffico**  
**dell'Area**  
**Centrale**

è emersa la necessità di sviluppare un nuovo Piano:

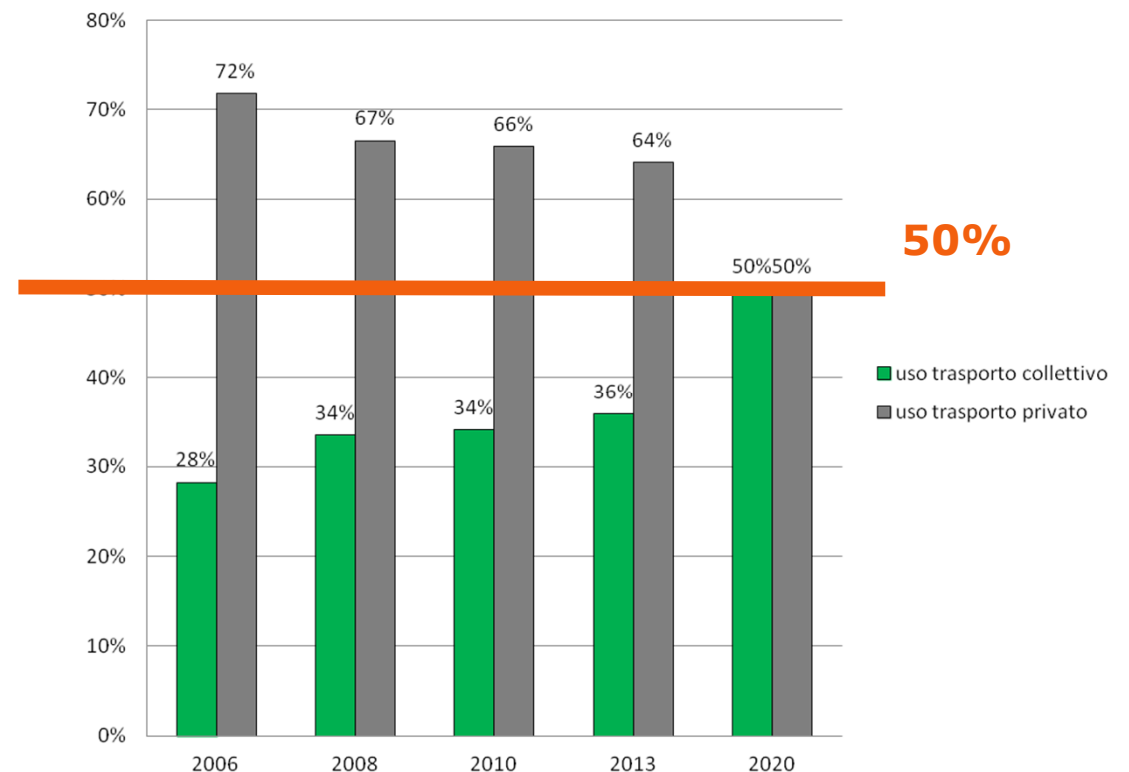
- che sia **sostenibile**
- con una **visione strategica** (10-15 anni), linee d'indirizzo, azioni e misure operative
- con tutte le componenti del sistema della mobilità (**piano sistema**)
- con scenari cadenzati nel tempo (**piano processo**)
- con la verifica degli effetti nel corso dell'attuazione (**piano misurabile**)

**Uno strumento agile e flessibile in grado di pianificare e governare sistematicamente la mobilità, nel rispetto delle emergenze ambientali per ottenere:**

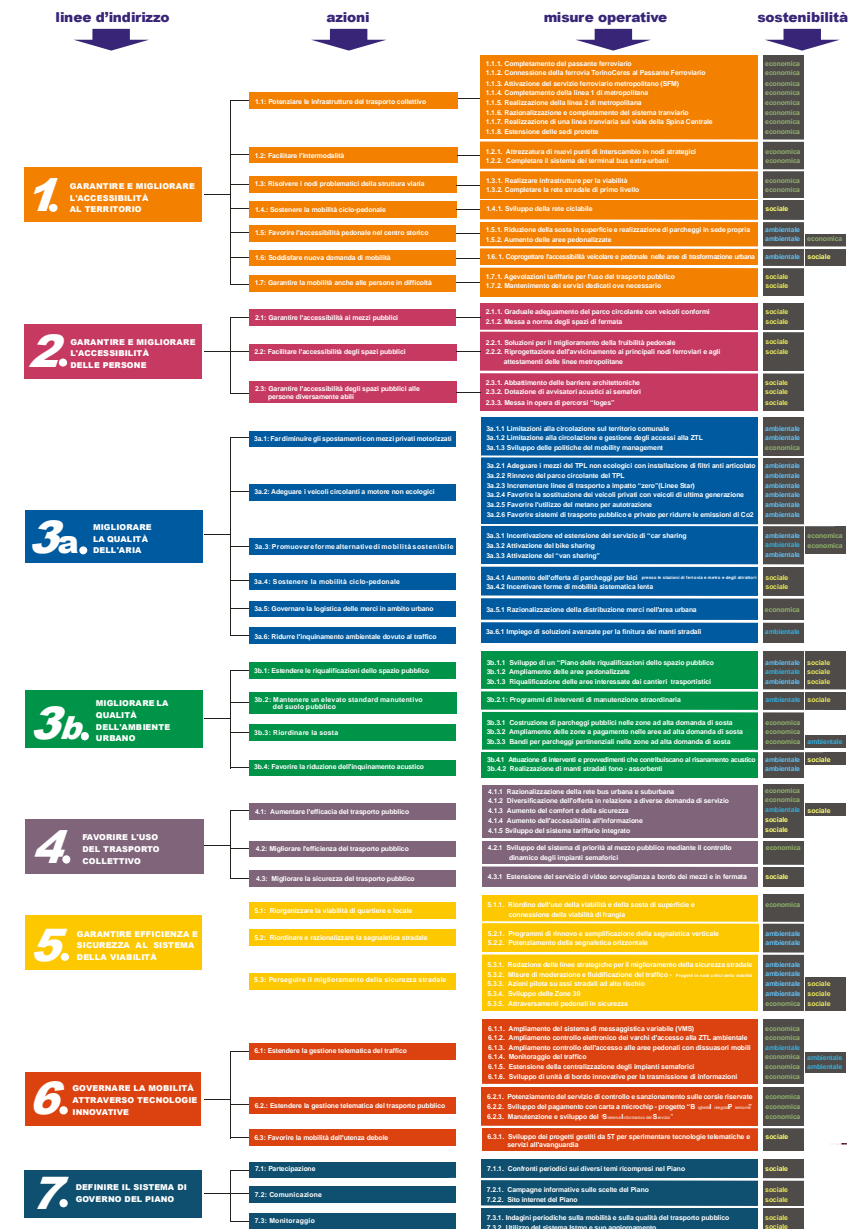
- *un traffico scorrevole*
- *un trasporto urbano accessibile e sicuro*
- *una città più pulita*

**“L’obiettivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino è quello di rendere più competitivo il trasporto collettivo, rendendolo usufruibile da parte di tutti, per disincentivare gli spostamenti individuali e ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane, per arrivare nel lungo periodo ad una quota modale del trasporto pubblico pari al **50%.**”**

**Il PUMS promuove un sistema integrato di trasporto, favorendo l'intermodalità tra il trasporto privato e pubblico.**



- **Azioni** per raggiungere gli obiettivi
- **Misure operative** attuative delle azioni, secondo le linee di sostenibilità economica, sociale, ambientale
- **Indicatori** per verificare l'efficacia del Piano



## *“sostenibilità economica”*

Il migliore uso possibile delle risorse per massimizzare il bilancio benefici/costi di una data azione (**principio dell'efficienza**)

## *“sostenibilità sociale”*

La garanzia, anche ai soggetti più deboli, del **pieno diritto ad una buona accessibilità** alle funzioni della vita associata con una **mobilità urbana di qualità**, senza ostacoli e barriere

## *“sostenibilità ambientale”*

Il contenimento degli impatti negativi della mobilità per vivere e spostarsi in tutta sicurezza e incolumità **riducendo le emissioni dei gas serra, le emissioni inquinanti e l'incidentalità stradale**

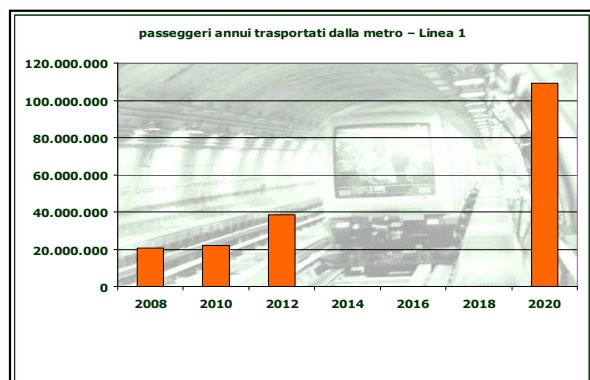
La **BANCA DATI** quale strumento per conoscere lo stato di fatto:

**dati di base** (popolazione – parco veicolare – accessibilità di primo livello – dati sulla mobilità – qualità dell'aria – inquinamento acustico)

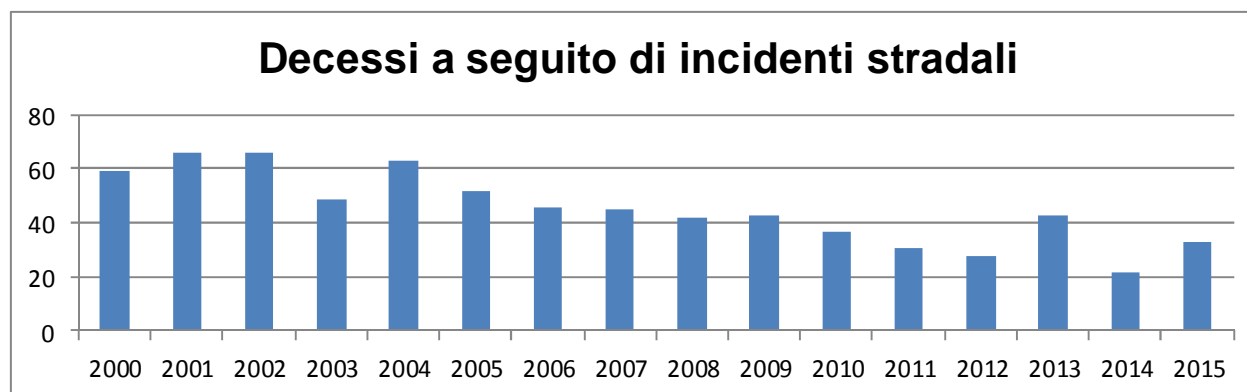
**infrastrutture per la mobilità** (infrastrutture stradali –per la gestione del traffico - per il trasporto pubblico – mobilità ciclabile)

**sosta - sicurezza stradale** (incidentistica)

**accessibilità delle persone - riqualificazione dello spazio pubblico**



L'obiettivo al 2020 tiene conto dell'influenza della linea 2 ancora in fase di progetto.



Dalla BANCA DATI sono stati definiti per ogni azione:

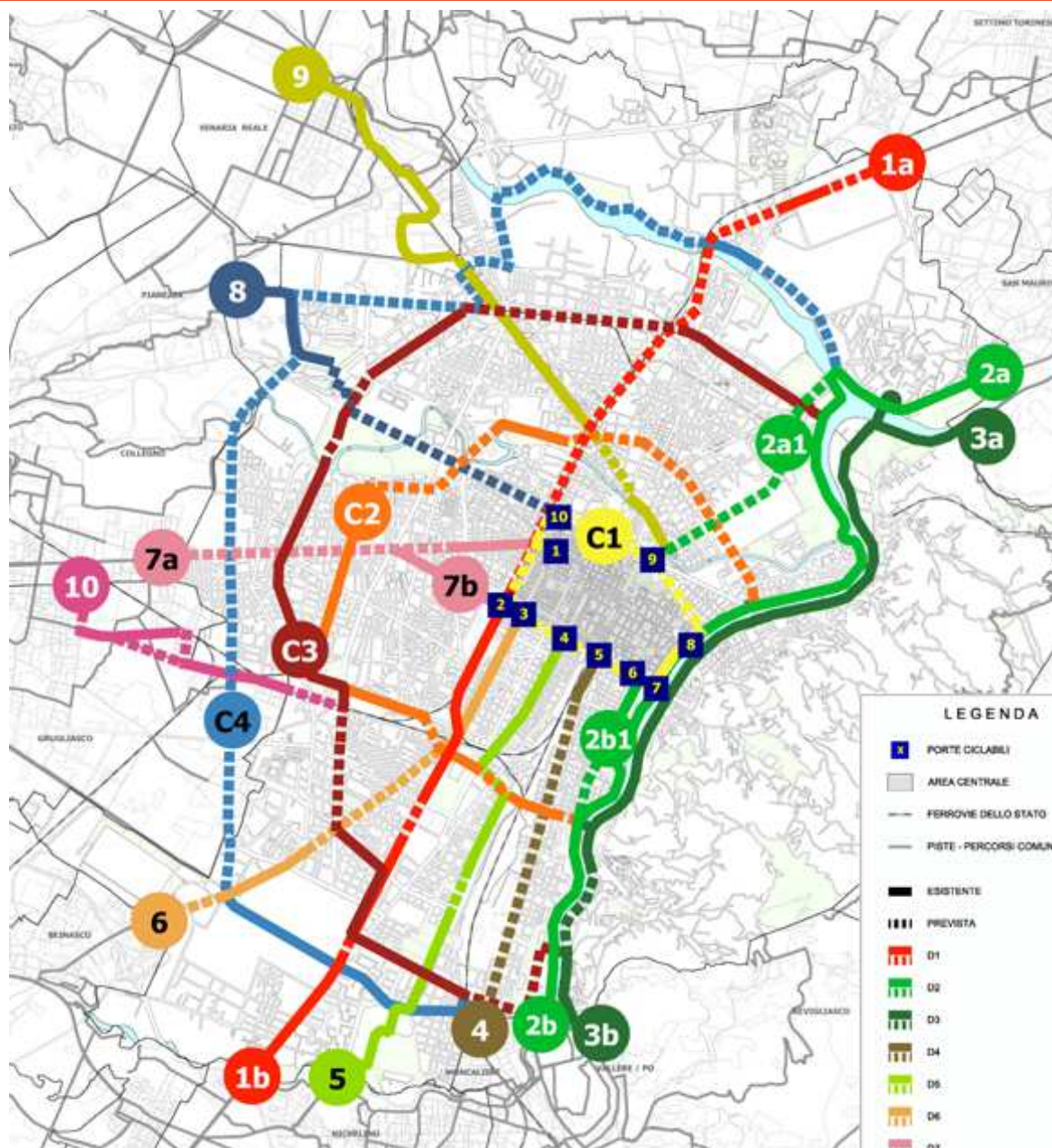
gli **indicatori** di riferimento **dove siamo** (dati 2008)

gli **indicatori** di obiettivo (valutazione ex-ante) **dove vogliamo arrivare** (2020)

gli **indicatori di risultato** (valutazione in itinere) **dove siamo arrivati** (ogni 2 anni)

l'utilizzo degli **INDICATORI** consente il monitoraggio del Piano e la valutazione dell'efficienza e efficacia degli interventi

| PUMS – INDICATORI DI RIFERIMENTO AZIONI                        |  |   |                  |                 |  |  |  |           |           |                        |
|--|--|---|------------------|-----------------|--|--|--|-----------|-----------|------------------------|
| LINEE D'INDIRIZZO  | AZIONI   | INDICATORI DI RIFERIMENTO   |                  | Unità di misura | Dati 2008                                    | Dati 2010                                    | Dati 2012                                    | Dati 2014 | Dati 2016 | Scenario lungo periodo |
| <b>2. Garantire e migliorare l'accessibilità delle persone</b> | 2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici               | mezzi pubblici accessibili  | GTT              | n°              | 777<br>(planale ribassato bus 669, tram 108) | 890<br>(planale ribassato bus 782, tram 108) | 968<br>(planale ribassato bus 860, tram 108) | 966       |           | 1.269                  |
|  |  | mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante                        | GTT              | %               | 57<br>(1.367 totale (bus+tram))              | 65<br>(1.367 totale (bus + tram))            | 79<br>(1.233 totale (bus+tram))              | 88,7      |           | 94                     |
|  |  | fermate accessibili   | GTT              | n°              | 324  | 368  | 1.909  | 1.960     |           | 2.000                  |
|  |  | fermate accessibili sul totale delle fermate (2.359)                              | GTT              | %               | 14   | 15,9<br>(2.310)                              | 81<br>(2.366)                                | 83,1      |           | 86                     |
|  | 2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici           | interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici (vedi .3b.1.) | Settore suolo    | mq              | 42.722                                       | 129.300                                      | 29.015                                       | 2300      |           | -                      |
|  | 2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili | Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009)       | Settore suolo    | n°              | 1423   | 85 (parziale)                                | 813  | 48        |           | 2.000                  |
|  |  | percorsi attrezzati con loges   | Settore suolo    | m               | 18.068                                       | 480 (parziale)                               | 720  | 350       |           | 30.000                 |
|  |  | impianti semaforici dotati di avvisatore acustico                                 | Settore mobilità | n°              | 29   | 43   | 58   | 66        |           | 45                     |



Con la consultazione e il confronto con circoscrizioni e associazioni, il Biciplan si è sviluppato secondo due filoni: la pianificazione delle infrastrutture e le politiche ed azioni per lo sviluppo della ciclabilità.

L'obiettivo entro il 2020 è quello di ricucire la rete esistente, per aumentare da 175 km a 310 km le piste e i percorsi ciclabili e portare dal 3% al 15% la percentuale degli spostamenti quotidiani in bicicletta

**Grazie per l'attenzione**

**Bruna Cavaglià - Elena Bosio**

**Direzione Infrastrutture e Mobilità - Servizio Mobilità**

**[segreteria.mobilita@comune.torino.it](mailto:segreteria.mobilita@comune.torino.it)**

**<http://www.comune.torino.it/>**

